شاهکار راهسازی

# ساسانی - دیلمی در دره هراز



نوشته


پرویز ورجاوند

(دکتر در باستانشناسی)

بررسی و نوشته : پرویز ورجاوند
(دکتر در باستانشناسی)

# شاهکار راهسازی ساسانی ـ دیلمی
## در دره هراز

موضوع راه وراهسازی درایران ازدیرزمان مسئله‌ای قابل توجه‌وبااهمیت بوده وبخش عمده‌ای از فعالیت‌های دولتهای مقتدر پیش و بعد ازاسلام در ایران متوجه کارهای راهسازی وتوسعه شبکه‌های ارتباطی بوده است. دراین زمینه نقش مهم هخامنشیان وبعد از آن اشکانیان وبالاخره کوشش ارزنده ساسانیان را میتوان یاد کرد. هنوز در قسمت‌های مختلف این سرزمین با آثار ارزشمند معماری مربوط به راه و پل و واحدهای وابسته به آن برخورد میشود که ازنظر جنبه صنعتی وهنری دارای اعتباروارزش خاصی هستند. فعالیت راهسازی درایران بعد ازاسلام نیزادامه یافت وبرمسیرهای باستانی، مسیرهای جدیدی درهردوره افزوده شد . بحث درموردشیوه‌ها واصول فنی راهسازی درهریك از دورانها مطلبی است وسیع که امید است در فرصت‌های دیگر بآن پرداخته شود. دراینجا تنها باین نکته اشاره مینماید که با توجه به نوع وسایل وابزاری که در دورانهای مختلف در اختیار سازندگان این راهها قرار داشته ، ایجاد راه در مسیرهای کوهستانی

ازمشکل‌ترین کارها بشمار میرفته است . با توجه به آنچه که دربالا به‌آن اشاره رفت در زیر به معرفی‌قسمتی ازیك راه باستانی جالب کوهستانی که به اعتباری کهن‌ترین ونزدیك‌ترین فاصله بین‌مرکزایران وسواحل دریای مازندران بوده است می‌پردازیم :

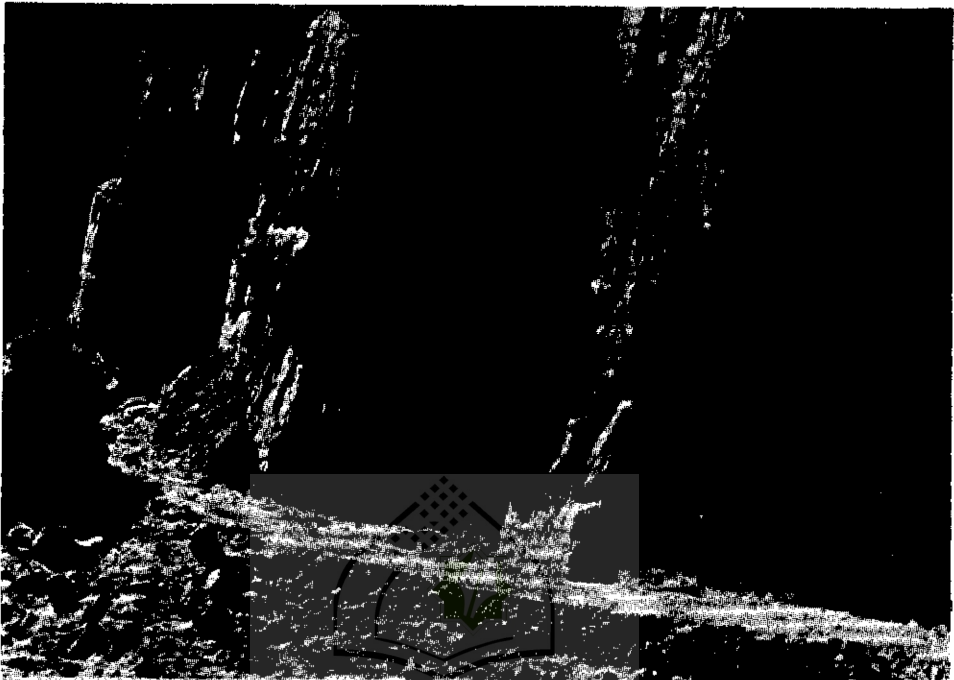
**مسیر کهن راه هراز:**

دره هراز یکی‌ازمهمترین‌معبرهائی‌است که‌ازدیرباز جانب‌جنوبی سلسله کوهساران البرزرا به ساحل دریای مازندران متصل میساخته است . دره مزبور با وجود مسیر سخت و کوهستانی که دارد از دورانهای پیش از تاریخ‌تا کنون همچنان مورد استفاده بوده است. دراینجابایدگفت که‌درعهد اشکانیان‌وبعد دردوران‌ساسانیان راههای‌به کرانه دریای‌مازندران کم‌وبیش ازمسیرهای کنونی‌میگذشته ویکی‌ازمهمترین آنها مسیر دره هرازبوده‌است که مادراین‌جا به شرح آن میپردازیم.

درمسیر جاده هراز بعد ازآب اسك هنگامی که به دهانهٔ تونل‌بزرگ راه هرازمیرسیم درسمت چپ‌جاده در کناررودخانه راه‌کاروانروی است که ازپای صخره کوه وجانب چپ دره میگذرد. پس‌ازطی حدود پانصد متردر این‌راه کم‌عرض به‌محلی‌میرسیم که‌حجاری‌ازدوره‌ناصرالدینشاه قاجاربرروی دیواره کوه کنده‌شده که درمحل‌بنام(شکل‌شاه)معروف‌است(پیکرهٔ‌شمارهٔ۱) راه نامبرده قسمتی‌ازراه‌کاروانروی عهد صفویه است که دردوره قاجار نیز مورد استفاده‌بوده ودرنتیجه به‌عرض آن‌افزوده‌اند.همچنان که درحال‌حاضر راه هرازکوتاهترین راه بین تهران و مازندران و کنار دریا بشمار میرود درآن زمان نیز راه باستانی موجود دراین محل کوتاهترین راه به شمار میرفته است .

درسمت مقابل این راه قدیمی ، برروی دامنه صخره کوه‌آنسوی دره ،

پیکرهٔ شمارهٔ ۱





در این تصویر قسمتی از راه دوره صفویه و قاجار که درسوی دیگر رودخانه و قبل ازقطعه دوم راه کهن قرار دارد دیده میشود .
درقسمت وسط عکس حجاری دوره قاجار کـه ناصرالدینشاه قاجار و درباریان او را نشان میدهد مشاهده میگردد . این تصویر در محل بنام «شکل شاه» معروف است .

آثار معماری ارزنده‌ای مربوط بـه راهسازی دوران کهن وجود دارد کـه شاید بتوان گفت درنوع خویش درسراسر کشور جنبه استثنائی دارد .

درباره قدمت این اثر باتوجه به خصوصیت وشیوه بنائی وحالت‌قوسها وپایه‌ها ، میتوان چنین پنداشت که باید اثری ازدوره ساسانیان ویا دیالمه باشد . چگونگی این پدیده جالب معماری وراهسازی به شرح زیراست :

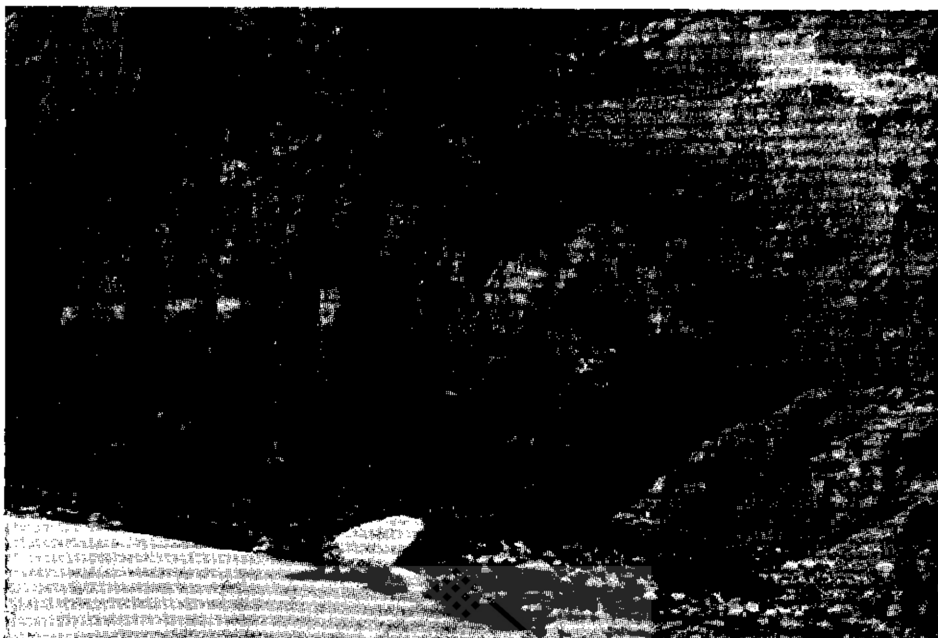
بشرحی که گذشت ازمحلی که تونل بزرگ دردل کوه زده شده کوره راهی باعرض کم دردامنـه صخره کوه مشاهده میشود ، مسافتی بعد دامنـه کوه بصورت یك دیواره سنگی عمودی درآمده ودرنتیجه کوره راه مالرو

درآنجا ختم میشود . ازاین محل است کـه بااولین قسمت راهسازی مورد بحث مواجه میشویم. مهندسان سخت کوش زمان برای آنکه امکان کوه‌بری برایشان میسر نبوده ، به گونه‌ای دیگر امتداد جاده را میسر ساخته‌انـد . آنان بااستفاده ازبرید گی‌ها وبرجستگی‌های مختصر دامنه کوه اقدام بـه دیوارسازی کرده‌انـد . بـاین ترتیب کـه با کمك سنگهـای طبیعی قلوه و چهار گوش وملاط محکم گچ و خاك نظیر دیوارسازی کنار مسیر راههـای کوهستانی کـه به منظور جلو گیری ازریزش کوه صورت میپذیرد ، اقدام به ساختن دیوارهائی کرده‌اند که تا سطح جاده مالرو امتداد مییابد . باین ترتیب به پهنای جاده مالرو که بطورطبیعی دردامنه کوه وجود داشته‌است به کمك دیوارسازی مزبور جاده مالروئی را در کنار صخره ساخته‌اند. در امتداد مسیرجائیکه دردامنه کوه پایه‌ای برای قرار دادن اولین رج سنگ دیوار وجود نداشته است از شیوه دیگری استفاده کرده‌اند . باین ترتیب که‌پایه‌هائی به‌شکل ستونهای‌نیم‌استوانه باارتفاع‌های مختلف برپا کرده‌اند (ارتفاع ستونها بستگی به‌آن دارد که درچه ارتفاعی موفق به یافتن پایه‌ای طبیعی برروی دامنه صخره شده‌اند تا اولین رج پایه را برروی آن قرار دهند) . سپس بین ستونها درقسمت بالا و زیرسطح‌قسمت ساخته شده جاده، قوسهای تیزه‌داری ایجاد کرده‌اند وپس ازآن حد فاصل قوسها ورویآنهارا به کمك سنگ وملاط چیده وتخت کرده‌اند وبدینسان موجبات ادامه‌یافتن راه را فراهم ساخته‌اند . (پیکرهٔ شمارهٔ ۲)

مسافتی بعد ازاین قسمت باساختن پلی که درحال‌حاضرویران گردیده وقسمت‌های‌ناچیزی ازآن دردرون رودخانه مشاهده میشود جاده را به‌آن سوی دره امتداد داده‌اند (پیکرهٔ شمارهٔ ۳) .

دراین طرف نیز بخشی ازمسیرمزبور دردامنه ادامه مییابد وباردیگر که دامنه صخره بگونهٔ دیواری صاف وعمود درآمده استکار جاده سازی

پیکرهٔ شمارهٔ ۲



**تصویر نخستین قسمت از راه باستانی هراز که بر صخره کوه ساخته شده است .**
**دراین تصویر پایه‌های نگهدارنده وقوسهای میان آنها مشاهده میگردد .**

پیکرهٔ شمارهٔ ۳





**در این تصویر قسمت دیگری از راه مورد بحث که درسوی دیگر رودخانه ساخته شده است مشاهده میگردد .**

را بوسیلهٔ برپاداشتن هفت پایه درفاصلـه‌های مساوی حدود ۱/٥ متر از هم انجام داده‌اند. دراین‌قسمت هفت طاقنما بوجودآمده ودنباله جاده برروی آنها امتداد یافته است. (پیکره‌های شمارهٔ ٤ و ٥)

ازاین محل تاحدود ٤٦ کیلومتری آمل نشانه دیگری ازاین راهسازی دیده نمیشود. [1]

در ٤٦ کیلومتری آمل درسمت راست جاده آسفالت هراز و آنسوی رودخانه قبل از ورود به‌تونل باقسمت دیگری ازراهسازی مزبوربرخورد میگردد. (پیکرهٔ شمارهٔ ٦) طول این قسمت نسبت به دوقطعه قبلی بیشتر

پیکرهٔ شمارهٔ ٤



دراین تصویر طاقنماها وستونهای سنگی قسمت دوم راه‌که درتصویرشماره ۳ نموده شده، ازنزدیك نشان داده شده است. (عکس از نگارنده)

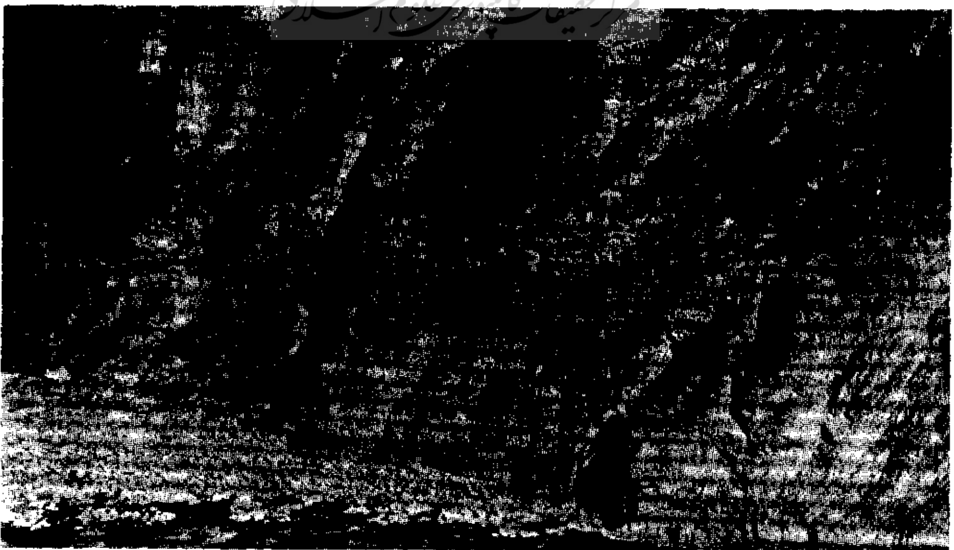
۱ــ احتمال میرود چنانکـه درمسیر رودخانـه راه‌پیمائی صورت پذیرد قسمتهای دیگری ازکارهای این جاده سازی دیده شود.

پیکرهٔ شمارهٔ ٥



در این تصویر شکل یکی ازقوسها و پایه‌های سنگی دوجانب آن ازفاصله نزدیک نشان‌داده میشود

پیکرهٔ شمارهٔ ٦



قطعه سوم راه تاریخی هراز که درحدود کیلومتر ٤٦ آمل ودرسمت راست جاده کنونی قرار دارد .

است ونزدیك ۲۰۰ مترمیباشد. دراین‌جا چون دردامنه صخره‌برجستگی‌های متعددی درامتداد هم قرار دارد مسیرجاده برروی‌آنها قرار گرفته وازپایه سازی نشانه‌ای دیده نمیشود. درطول دیوار سازی مزبور با شش قوس یا طاقنما برخورد میشود که درامتداد دیوار بوجودآمده ودردوطرف آنها پایه‌های ستون مانند دیده‌نمیشود وبهمین‌جهت شکل‌قوسها نسبت به‌قوسهای قبلی منظم‌ترمیباشد (پیکرهٔ شمارهٔ ۷).

باید گفت که ازنظر کار بنائی ونحوه دیوارسازی درتمامی سه قسمت مورد بحث بایك فن پیشرفته ونهایت استوار ودر عین حال ظریف وبدون خشونت روبرو هستیم.

چنانکه گفته شد دوقسمت اول دردوسوی دره درامتداد تونل بزرگ ساخته شده وقسمت سوم نیز درمحلی بنا گردیده که دوتونل کوچك پشت سرهم درامتدادآن ایجاد شده است.

این مطلب نشان میدهد که درآن زمان نیز قسمت مهمی ازمسیرجاده نظیرآنچه که‌امروزمشاهده میکنیم، ازداخل دره و کنار رودخانه‌میگذشته است و درمحل‌هائی که امروز بعلت کم عرض بودن دره ووجود صخره‌های صاف وعمودی ناگزیر به‌شکافتن دل کوه وزدن تونل شده‌اند، درآن زمان به‌گونه‌ای که از آن یاد شد عمل کرده‌اند و موجبات ادامه راه را فراهم ساخته‌اند.

مشاهده قسمتهای باقیمانده این راه کوهستانی ازنزدیك‌بدون شك هر فردی رابه ستایش ازمردمانی که به خلق چنین‌اثری توفیق یافته‌اند، وادار خواهد ساخت.

**نوشته‌های تاریخی و راه کهن ری ـ مازندران.**

دربیشتر کتابهای جغرافیائی وسفرنامه‌هائی که محققان اسلامی‌تدوین کرده‌اندبه‌مسیرهای عمده‌وراههائی که نواحی مختلف سرزمین‌وسیع‌ایران



پیکرهٔ شمارهٔ ۷

تصویر گویاتری از قطعه سوم راه تاریخی هراز . در این تصویر شکل قوسهای نگهدارنده وتفاوت‌آنها با قطعه اول قابل تشخیص است .

را بهم متصل میساخته است برخورد میشود. دراین کتابها اغلب مسیرها با دقت خاصی معرفی شده است تا جائیکه فاصله بین منزل‌های مختلف یك مسیررا نیزذکر کرده‌اند. دراین‌باره باید گفت که‌نوشته این کتابها براسناد دقیق دوره ساسانی متکی‌است وبسیاری ازموارد ازروی آنها رونویس شده است. با توجه به‌آنچه که گفته شددرزیرنوشتهٔ دوکتاب ارزشمندرا درباره مسیر ری ـ آمل ذکر مینمائیم. این همان مسیری است که ما چگونگی وشیوه راهسازی بخشی ازآن‌را در سطرهای پیشین معرفی کردیم.

درالمسالك‌اصطخری‌مربوط به قرن سوم هجری چنین‌آمده است: «راه از ری به طبرستان:از ری به‌برزیان یك‌منزل‌سبك است،ازبرزیان به نامهند (شاید بومهندباشد) یك مرحله بزرگ است از نامهند به‌آسك (شایدآب اسك‌باشد) یك‌مرحله‌ازآبسك به بلور (پلور) یك مرحله ازبلور به کنازل یك‌مرحله ازکنازل به قلعه لارز (لار؟) یك مرحله پنج فرسنگ وازآنجا به فرست یك مرحله شش فرسنگ وازآنجا به‌آمل یك مرحله»[۲].

دراحسن‌التقاسیم مقدسی آنجا که درباره راههای طبرستان گفتگو میکندچنین آمده‌است: «وازآمل به‌بلور(پلور) میروندیك‌منزل راه ـ ازبلور به‌آسك (آب‌اسك) یك‌منزل‌راه‌بعد به‌بامهر(درنسخه بدل بامهند ونامهند که باید همان بومهند کنونی‌باشد) یك منزل راه. پس به برزیان یك منزل‌راه. پس به ری یك منزل‌راه»[۳]

دربارهٔ مسیرراه قدیمی‌تهران‌ـهراز دوتن ازمحققان با ارزش‌فرانسوی نیز مطالبی دارند که‌بی‌مناسبت نخواهد بودبخشی‌ازنوشته آنهارا دراین‌جا نقل کنیم. مسیر راه تهران‌ـمازندران را (ژاك دمرگان) دراثرجالب‌خود چنین‌ذکرمیکند:«تهران‌ـ حصارك‌ـ بومهن‌ـ چشمه‌علی‌ـعلی‌آباد‌ـ امامزاده‌ـ

۲ـ المسالك اصطخری چاپ قاهره ۱۹۶۱ ـ صفحه۱۲۶

۳ـ احسن‌التقاسیم مقدسی چاپ بریل‌لیدن‌ـ ۱۹۰۶ صفحه ۳۷۲

هاشم (گردنه) پلور ـ رینه ـ (کوه دماوند درسمت چپ جاده قراردارد) وهنه ـ محمودآباد ـ کیالوبند ـ (گلوبند) ـ عمارت ـ آمل.

این جاده مهمترین راهی‌است که همه کاروانها از آن میگذرند.[۴] این راه چنانکه بایستی کم ارتفاع ترین و سهل ترین معابررا طی‌میکند، ازاین جاده میتوان به هنگام عبور از قلل مرتفع، اختلاف سطح را قضاوت نمود. ازطرف دیگر، این جاده باریك تنها راه ارتباطی‌نیست، منتهی دیگران تنها جز درچند ماه ازتابستان قابل عبورنیستند. یك جاده ازتهران شروع‌شده دره مرتفع لاررا قطع کرده ودرارتفاع ۳/۴۷۰ متری کتل پلنگ را پیموده وبه دره رود نور فرودآمده ازآن برای ورود به ده لامه ودره کنج بیرون میآید، سپس یك گردنه با ۳/۴۰۰ متر ارتفاع وطی‌سه روز راه به سطح‌پست مازندران میرسد»[۵]

درباره راه تهران ـ مازندران از مسیر دماوند در صفحه ۱۴ کتاب (کاروانسراهای‌ایران وبناهای کوچك‌مسیرراهها) نوشته ماکسیم‌سیرو چنین آمده است:

«مسیری که ازدماوند میگذرد وبسوی دریای مازندران پیش میرود، یکی‌ازمیسرهای بسیار کهن ایران بشمار میرود. وجوداین گذرگاه‌بود که انجام مهاجرت‌های پیش‌ازتاریخ را درمنطقه میسر گردانید. دره دماوند گذشته‌ازنقشی که‌بعنوان دروازه فلات داردبا توجه به‌چشمه‌های‌آب معدنی واقع درسراشیبی‌های‌دوسوی‌آن واعتبارمذهبی‌قلعه‌وآتشفشانی‌آن ـ دارای جذابیتی‌خاص میباشد.

مسیرمزبور که به دورانهای مختلف تعلق دارد، با دقت هرچه تمامتر

۴ ـ درعهد شاه عباس راه اصلی بین‌فلات ایران ودریای مازندران ازفیروزکوه میگذشته‌است.

۵ ـ جغرافیای شمال ایران ـ ژاك دمرگان ـ ترجمه کاظم ودیعی ـ انتشارات‌چهر، تبریز ـ ۱۳۳۸ ـ صفحه ۱۶۷ ـ ۱۶۶

توسط حکمرانان وفاتحان این سرزمین محافظت شده است ونشانه‌های آنرا میتوان درتعداد فراوانی ازویرانه‌های منطقه جستجو کرد.

مسیرمزبور که‌ازنقاط بسیارمشکل میگذرد شامل آثارهنری دورانهای مختلف است وهنوز تعداد بسیاری ازپلهای عهد صفویه در این مسیر مورد استفاده است.

کاروانسراهای متعددی که در گذشته ازچوب دردامنه‌های جانب دریای مازندران ساخته شده بوددرحال حاضرازبین رفته‌اندولی درقسمت کوهستانی هنوزنمونه‌های زیبائی ازکاروانسراها وجود دارد. بزودی بجای این مسیر کهنسال جاده عریض ومناسبی ساخته خواهدشد» [۶]. راه‌معروف شاه عباسی که ارتباط بین مازندران وتهران امروزی را تأمین میساخته راهی بوده‌است سنگفرش بطول ۵۴ فرسخ. این راه‌ازفرح آباد در کناردریای مازندران شروع وازطریق ساری به خوار، ازآنجا به شاهی (علی آباد سابق) - سواد کوه - هلی رود وفیروزکوه وسپس تهران منتهی میشده است. راه مزبور بفرمان شاه عباس بزرگ وبه سرپرستی میرزامحمدتقی وزیرمازندران ساخته‌میشود و در ۱۰۳۱ هجری قمری پایان مییابد.

۶- درگردنه‌های سخت‌وسراشیب ناحیه «بندبریده» چهارمسیربخوبی قابل‌تشخیص‌وجود دارد که شامل آثاردوره ساسانی- صفوی‌وقاجار(مربوط به دوره ناصرالدینشاه)است‌این مسیرها بوسیله پیش‌آمدگیهای جالب که به ارتفاعات مختلف نصب و استوار گشته است نگهداری شده است.

Caravansérails d'Iran et petites Construction Routières. Mascine Siroux le caire 1949.